



**50 Jahre Jaguar E-Type - Sonder-Ausgabe Mai 2011**

Nummer **67**  
**Extra-Gazette**

**Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene**



## *50 Jahre Jaguar E-Type, die Erfolgsstory*

### **Die Geschichte des Jaguar E-Type**

In diesem Jahr wird eines der berühmtesten und begehrtesten Autos der Automobilgeschichte ein halbes Jahrhundert alt: der Jaguar E-Type. Vor 50 Jahren: Jubiläumsfahrt nach Genf zu Automobilsaloon. Auf Grund seines erotischen Designs und seines vergleichsweise geringen Preises hat sich der E-Type großer Beliebtheit erfreut. Förderlich war auch, dass der beliebte fiktionale FBI-Agent Jerry Cotton einen roten E-Type fuhr. Seine guten Fahreigenschaften verdankt er seiner damals neuen Konstruktion mit hinterer Einzelradaufhängung. Heute gilt er als einer der bekanntesten Oldtimer der Welt.

Neben dem Jaguar E Jubiläum wird die legendäre britische Marke Jaguar Heuer 75 Jahre alt. Aber die Geschichte von Jaguar beginnt genau genommen schon 1922, als William Lyons und William Walmsley das Unternehmen Swallow Sidecars (SS) gegründet und zunächst Motorradbeiwagen hergestellt haben.

Wir überspringen den Rest der Geschichte Jaguars und wol-

len mit dem Vorgänger des E-Type, dem JAGUAR D-Type die Story beginnen. Der D-Type fuhr in den folgenden 2 Jahren 18 Erst- und Zweitplatzierungen ein - darunter auch zwei Siege in Le Mans 1956 und 1957.

Danach kamen Konzept Versionen vor der Produktion des E-Type: Nachdem Jaguar in den 50er Jahren in Rennen wie LeMans durchwegs erfolgreich war, bekam die Rennabteilung den Auftrag auf Basis des D-Type ein straßentaugliches Fahrzeug, den E1A (1957), als Nachfolger des XK 150 zu konstruieren.

Der erste Prototyp trug den Code EA1 - wegen des möglichen Produktionsnames E-Type, A wegen des Aluminium-Aufbaus und 1 weil es eben der erste Prototyp war. Dieser Prototyp verfügte über ein Monocoque, Einzelradaufhängung hinten wie vorne und einen XK-Motor. Dieser Prototyp blieb einzig ein Testfahrzeug der Entwicklung und wurde nie der Öffentlichkeit als Konzept vorgestellt. Letztendlich wurde es auch verschrottet.

Das zweite Concept-Car (1960) wurde intern als E2A be-



zeichnet. Die Basis für die Erfolgsgeschichte des E-Type wurde im Dezember 1956 gelegt. Damals beauftragte Jaguar-Chef William Lyons den Designer Malcolm Sayer mit der Entwicklung eines Nachfolgers für die alternden XK-Sportwagen. Mehr als bisher sollte die stärkste und schnellste Katze ein tourentauglicher Rennwagen für die Straße sein und deshalb wesentliche Technikkomponenten des mit motorsportlichem Lorbeer verewöhnten D-Type übernehmen. So positionierte Designer Sayer Motor und Vorderachse in einem Gitterrohrrahmen, der vom D-Type übernommen und mit der A-Säule eines Stahlblech-Monocoques verschraubt wurde. Einzigartig war die nicht enden wollende Motorhaube, oft kopiert von Konkurrenten und Nachfolgern, in dieser Dominanz und schönen Schärfe aber nie mehr erreicht. Das Fahrzeug wurde als Rennauto konzipiert, da man damit die besseren Möglichkeiten zum Testen sah. Der E2A wurde von einem 3 Liter Aggregat des XK angetrieben. Statt Vergasern kam eine Lucas Einspritzung zum Einsatz.



Nach einem Einsatz in LeMans wurde das Fahrzeug nach Amerika verschifft und dort vom Team um Briggs Cunningham gefahren. So wurde der E2A auch „Cunningham E-Type“ genannt. Cunninghams technischer Leiter Alfred Momo verbaut einen 3.8 Litre XK 6-Zylinder mit dreifach Weber-Vergaser mit doppeltem Choke. Das Fahrzeug leistete nun 294 bhp bei 5.500 U/min und kam bei SCCA-Rennen zum Einsatz.

Gleich beim ersten Renneinsatz am 27. August 1960 in Bridgehampton, Long Island - NY, fuhr Walt Hansgen als erster durchs Ziel. Der E2A hatte nicht nur einen Lister-Jaguar auf Antrieb besiegt, sondern auch einen „Leichtgewicht“ Maserati mit Scheibenbremsen.

1961 ging es zurück nach England, wo das Fahrzeug zu Testzwecken weiterverwendet wurde. Die Heckflosse wurde entfernt und das Fahrzeug wurde grün lackiert - auch um das Augenmerk der Presse von der Entwicklung des XJ-13 (12 Zylinder mit Mittelmotor) abzulenken. Weiters wurde von Dunlop ein Antiblockiersystem getestet.

Danach hat Roger Woodle, ein Jaguar Mitarbeiter, erfolgreich das Fahrzeug für seinen Schwiegervater, einen bekannten Sammler und Fotografen Guy Griffiths vorbereitet und danach durch Kauf des Fahrzeuges, dieses vor der Schrottpresse gerettet. Das Fahrzeug verblieb im Familienbesetz und wurde lange Zeit im Cotswold Museum in Chipping Camden ausgestellt. 2008 wurde es von der Tochter des einstigen Eigentümers bei einer Bonhams & Butterfields' Quail Lodge Auktion in Kalifornien versteigert. Das höchste Gebot betrug schließlich US\$ 4.957.000.

Am 15. März 1961 war der sogenannte Tag „J“ gekommen: Auf dem Genfer Automobilsalon traf Testfahrer Bob Berry in letzter Minute mit einem auf eigener Achse überführten metallgrauen Coupé zur Premiere ein.

### Porträt einer Design-Ikone

Der Jaguar E-Type (UK) oder XK-E (USA), wurde erstmals 1961 als Nachfolger der XK-Serie vorgestellt und polarisierte mit seiner extravaganten Form sofort die Geschmäcker. Designer Malcolm Sayer hatte dem neuen Sportwagen eine superlang gestreckte, von Kritikern auch als „phallisch“ gerügte Motorhaube verpasst, die mit der vergleichsweise steilen Wind-



schutzscheibe und der kleinen Fahrerkabine stark kontrastierte. Schon von Anfang an gab es den E-Type sowohl als Coupé (FHC = Fixed Head Coupe) als auch als Cabrio (OTS = Open Two Seater). Zu einem vergleichsweise günstigen Preis bot er mit seinem 6-Zylinder-Motor (265 PS) atemberaubende Fahrleistungen mit mehr als 240 km/h Höchstgeschwindigkeit, für die es allerdings aufgrund der eher mäßigen Straßenlage und Bremsen einiges an Wagemut bedurfte.

Das Modell wurde in drei verschiedenen Versionen gebaut, die im Nachhinein allgemein als „Serie 1“, „Serie 2“ und „Serie 3“ bezeichnet wurde. Ein Übergangsmodell zwischen Serie 1 und Serie 2 ist inoffiziell als „Serie 1 ½“ bekannt. Kritisiert wurden die anfangs fadingempfindlichen Bremsen. Auch war der Innenraum recht beengt. Die frühen Flat-Floor-Ausführungen



Peter Lindners „Lightweight“ 1964 am Nürburgring



wurden nur von Puristen geschätzt. Wesentlich angenehmer wurde der Aufenthalt, nachdem die Bodenbleche im Fußraum etwas abgesenkt und durch eine Aussparung im Blech die Verstellmöglichkeit der Sitzschalen verbessert worden waren.

Darüber hinaus wurden mehrere limitierte Varianten produziert:

Vom „Lightweight E-Type“ waren 18 Einheiten geplant, aber letztlich wurde nur ein Dutzend gebaut. Von diesen ist eines zerstört worden, und zwei andere wurden in ein Coupé umgebaut.

Die ersten „Lightweight E-Type“ waren Roadster mit Hardtop, welche sich als aerodynamisch ungünstig erwiesen. Für die berühmten 24 Stunden von Le Mans entwickelte der Techniker Malcolm Sawyer zusammen mit Dr. Samir Klat eine neue Coupé-Karosserie.

Das „Low Drag Coupé“ war eine einmalige technische Version, die letztlich nur an Jaguar Rennfahrer verkauft wurde. Eines dieser Fahrzeuge fuhr 1963 erfolgreich Rennen und wurde 1964 in ein Coupé umgebaut, wo es 1964 das Brands Hatch Rennen gewann und somit die Überlegenheit der Ferraris dieser Zeit in Frage stellte.

Auf der Rennstrecke konnten die Jaguar die Konkurrenz nicht schlagen: Der Angriff auf die im Motorsport dominanten Ferrari 250 GTO mit Zwölfzylindermaschine war trotz der speziell entwickelten E-Type Lightweights letztlich nicht von Erfolg getragen. Zu mehr als Achtungserfolgen reichte es für den leistungsmäßig unterlegenen Jaguar nicht. So beendeten die frustrierten Briten das Rennengagement 1964 nach der Produktion von nur zwölf Lightweight-Racern.



Hilfsrahmen hinten

1965 wurde der Hubraum von 3,8 auf 4,2 Liter erhöht, was besonders dem Drehmoment zu gute kam. Ein Jahr später erweiterte sich mit der **zweiten Modellreihe** (vor allem erkennbar am größeren Kühlergrill) die Palette um den 2+2, eine viersitzige Version mit leicht verlängertem Radstand und erhöhtem Dach, die auch mit Automatikgetriebe angeboten wurde. Spe-



ziell für den Rennsport erschien außerdem 1964 eine „Lightweight“ Variante mit Leichtmetallkarosserie und -Motor, die mit ihren 324 PS bis zu 280 km/h erreichen konnte.

Strengere Abgasbestimmungen besonders in den USA sorgten allerdings dafür, dass die Leistung des Motors immer weiter reduziert werden musste, so dass Jaguar das sportliche Image des E-Type 1971, als die optisch wie-

der leicht modifizierte Serie III erschien, mit einem V12-Motor aufpolierte. 1974 wurde nur noch der Roadster gebaut und die Produktion dann schließlich ganz eingestellt.



Erst die Ölkrise von 1973/74 ließ die Verkaufszahlen der betagten Katzen mit dem scheinbar ewigen Leben ins Bodenlose stürzen. Kurz zuvor hatte sich Mr. Jaguar, Sir William Lyons, in den Ruhestand verabschiedet. Trotz aller Werbekampagnen und Preisnachlässe gelang es seinem Nachfolger nicht mehr, das Ruder rumzureißen. Zu hart war die Konkurrenz durch Porsche und Corvette und zu unzeitgemäß der E-Type. So verabschiedete das Werk in Browns Lane seine Ikone mit einer schwarz lackierten und auf 50 Einheiten limitierten Sonderserie – durchweg Roadster mit Rechtslenkung. Nur das allerletzte Exemplar rollte in der Farbe der Hoffnung „british racing green“ am 12. Februar 1975 vom Fließband. Zumindest die Hoffnung auf Unvergänglichkeit war für den skulptural geformten Sportwagen berechtigt: 21 Jahre nach Produktionsauslauf entschied das Museum of Modern Art in New York, einen stahlblauen E-Type in die Sammlung aufzunehmen – vielleicht der vornehmste Platz für ein automobiles Kunstwerk.

15.508 Exemplare mit 3,8-Liter-Motor, 41.734 mit 4,2-Liter und 15.293 V12-Exemplare der drei Serien wurden bis September 1974 gebaut. Der Jaguar E-Type ist heute ein begehrter Oldtimer. Die höchsten Preise erzielen mit über 100.000 Euro die Roadster der ersten Serie.





## Editorial

Jaguar E-Type – Eine Ikone wird 50 Jahre jung...

Was fasziniert uns an diesem Auto:

Ist es der 6-Zylinder Motor mit den damaligen unglaublichen 265 PS?

Oder ist es die Straßenlage, die für rasante Fahrten geeignet ist (siehe Jerry Cotton, sicher einer der bekanntesten E-Type Fahrer)?

Oder ist es das Armaturenbrett, bei dem die Schalter teilweise „zufällig“ am Armaturenbrett verstreut sind?

Oder ist es der Tachometer der bis 260 km/h anzeigt?

Oder ist es der fantastisch (damalige) niedrige Preis der große Begehrlichkeiten weckt? Sicher von allem etwas.

Der Hauptgrund war jedoch sicherlich die fantastische Formgebung. Auf der einen Seite sehr maskulin, auf der anderen Seite diese herrlichen Rundungen. Eine ewiglange Motorhaube und ein kurzes Heck. Die klassischen Sportwagenproportionen schlecht hin. Nicht umsonst steht dieses Auto heute im Museum of Modern Art, als einziges neben einem Porsche 356.

Seitlich betrachtet ist die Zigarre - wie sie liebevoll genannt wird – auch heute noch ein ästhetisches und formvollendetes Wunderwerk. Die abgedeckten Scheinwerfer vorne, die zierlichen Rückleuchten und der keck nach oben gerichtete Auspuff mit seinen zwei Endtöpfen, sprechen Menschen damals wie heute, an.

Nicht selten hört man den Spruch: Das war auch damals mein Traumauto. Der Jaguar E-Type erhebt nie den Anspruch technisch perfekt zu sein. Dazu waren die finanziellen Vorgaben von Jaguar Chef Sir William Lyons zu rigid. Er wollte immer tolle, aber vor allem formschöne Autos, zu günstigen Preisen bauen.

Wenn man der Literatur glauben schenken darf, sind die ersten Entwürfe händisch auf Servietten skizziert worden. Etwas was in der heutigen Computerunterstützten Zeit unmöglich scheint. Es spricht aber für das Gefühl der damaligen Beteiligten, ein Auto in seinen Proportionen und Formen gedanklich zu fertigen. Vor allem wenn man sich die Zeit Ende der 50, Anfang der 60 des vergangenen Jahrhunderts vor Augen hält.

Für mich als Metallverarbeiter, der sich mit der Problematik des Werkzeug- und Formenbaus auskennt, umso bemerkenswerter wenn man sich die großen Pressformen für Motorhaube und Kotflügel vorstellt. Von Computerunterstützter Fertigung geschweige denn Planung und Entwicklung hat man nicht einmal zu träumen gewagt.

Die Motorisierung war beeindruckend, jedoch nicht revolutionär. Immerhin stammte der Motor aus den Vorgängern der XK Serie. Das sich der Jaguar E-Type bis in die 70 Jahre gut verkaufen konnte, war zum Schluss sicher dem seidenweich laufenden 12-Zylinder, als Letzte Evolutionsstufe, zu verdanken. Sicherlich hatte er von seiner ursprünglichen Charakteristik einiges verloren. Er war nun nicht mehr der grobe ungebändigte Sportwagen, sondern eher ein gezähmter Cruiser. Ein großes Zugeständnis an das amerikanische Klientel.

50 Jahre wird man nur einmal im Leben (glaubt mir Leute, ich weiß das von mir selbst) und soll man dementsprechend feiern. In diesem Sinne - lieber JAGUAR E-TYPE – auf die nächsten 50.

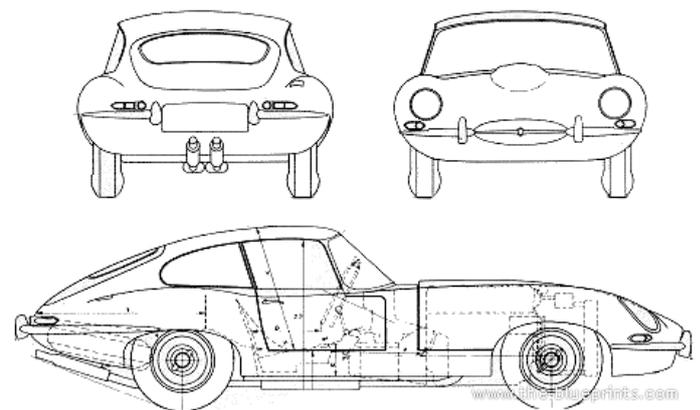
Wolfgang Nowotny

Präsident COVC und stolzer E-Type Besitzer



Am günstigsten sind die 2+2-Coupés der Serien II und III, die zu Preisen ab 20.000 Euro für ein fahrfertiges Exemplar gehandelt werden. In der Regel sind Roadster um die Hälfte teurer als vergleichbare Coupés. Im englischsprachigen Ausland hat sich inzwischen die Nachfrage nach den 4,2-Liter-Roadstern der ersten Serie so verstärkt, dass sie zu den teuersten Angeboten gehören.

Generell sind die frühen Versionen mit den Scheinwerferabdeckungen am teuersten, dicht gefolgt von den Roadstern mit 12-Zylinder-Motoren. Für alle späteren Modelle ab Serie 1,5 sind seit 1999 nachrüstbare Scheinwerferabdeckungen als „Design Restoration Kit“ erhältlich.



Der 1975 erschienene Nachfolger, XJ-S wie er später genannt wurde, ein vergleichsweise behäbiger und konventionell gezeichneter Grand Turismo, konnte an den E-Type-Mythos bei Weitem nicht anknüpfen.

Der XJ-S basiert auf der verkürzten Bodengruppe der Limousine XJ und wurde zwanzig Jahre lang produziert. Vom 10.



September 1975 bis 4. April 1996 wurden 119.268 Fahrzeuge gebaut. Dies ist obwohl der XJ-S einen eher schwierigen Start hatte, beachtlich und nur durch die behutsamen Verbesserungen während der Produktionszeit zu erklären.

Wir gratulieren zum 50. Geburtstag und sagen „Happy Birthday, old Fellow!“ Wenn Altern so schön ist, sind wir gerne mit dabei.

Herbert Fischer

## JAGUAR E TYPE – „WHISKY PUR“ ODER „DIE FLUNDER“.

Diese legendäre Busch-Geschichte erschien 1961 in „auto, motor und sport“ im Rahmen der von Busch kreierten Serie „Für Männer, die Pfeife rauchen“.

Noch heute gibt es Busch-Fans, die diese Geschichte fehlerfrei Wort für Wort zitieren.

Die „geschrubbte Flunder“, der Jaguar E-Type also, ist im Hauptgebäude des Museums zu sehen und zieht schon vom Eingang her sehnsüchtige Männerblicke auf sich.



Story of FRITZ B. BUSCH

### JAGUAR E-TYPE

Unter dem Kapitel „Pflege“ wird in der Betriebsanleitung darauf hingewiesen, dass die Teppiche gebürstet, aber auch mit dem Staubsauger gereinigt werden können. Und im Prospekt steht schlicht: „Ein idealer Wagen für Sport und Reise“. Ein Satz, so abgestanden wie das Öl in der Motorwanne eines stillgelegten Vorkriegswagens.

Blättert man in der Betriebsanleitung, so findet man eine Anweisung über „das Ölen mit dem Kännchen“ – darin sind zehn Teile aufgeführt, die man alle 8000 Kilometer mit dem Kännchen ölen sollte.

Einfach niedlich, nicht? Und wenn man dann noch liest, dass er bei 80 km/h nur mit 2200 U/min dreht, dann möchte man am liebsten die schnelle Sportmütze zu Hause lassen. Schauen wir nun mal nach, welche Reifendrucke er braucht, denn es macht einen albernem Eindruck, wenn man dieserhalb erst an der Tankstelle zu blättern beginnt. Da haben wir ihn: „Reifendruck: Für normale Fahrgeschwindigkeiten bis 210 km/h vorn 1,6 und hinten 1,75 atü. Ein Druckfehler ist das nicht.

Ich klappe das Heft zu und entschliefte mich für „normale Fahrgeschwindigkeit bis 210“. Was die Reifen haben müssen, wenn man mal schnell fahren möchte, das will ich gar nicht wissen. Ich bin verheiratet, habe ein Kind und allerlei Zukunftspläne...

Ich gehe erst mal um das Auto rum. Das dauert seine Zeit, denn es ist ein langer Weg. Das Auto ist genau 175,38 Inches lang und keinen Inch kürzer. Dabei geht die halbe Incherei für den Motor drauf; es ist ein Motor mit zwei Notsitzen.

Und das Auto ist offen, denn es steht vor meiner Tür. Wir haben schon Ende Oktober, aber ich singe Ram-ta-ta-tam, das ist meine Lieblingsmelodie. Das Auto ist silbergrau und hat rote Lederpolster und natürlich Speichenräder. Die Lollo könnte zwei Fuß neben ihm im Bikini auf dem Zaun sitzen, ich würde sie nicht bemerken.

Das Lenkrad ist aus Holz, und die breiten Speichen sind mehrfach durchbohrt. Es sieht aus, als hätte einer Fünfmärkstücker rausgestanzt und Groschen und Pfennige. Hinter solchen Lenkrädern sitzt man nicht alle Tage, sie fühlen sich an wie ein

Maimorgen am Lago Maggiore.

Am Ende des Autos ist eine Klappe. Wenn man sie aufmacht, geschieht noch weniger, als wenn man etwa eine Keksdose öffnet. Unter diesem Deckel hat ein Koffer erst dann Platz, nachdem man ihn durch eine Dampfmenge gedreht hat. Aber Castrol-Dosen gehen rein, genug, um das Auto für die Reise zu benutzen. Und sie sind auch drin, zehn handliche Literdosen und ein Fünf-Liter-Kanister. Das ist beruhigend.

Dieses Exemplar ist eine sogenannte „geschrubbte Flunder“. Eine solche entsteht, wenn man seinen Jaguar dreißigtausend Kilometer lang an Hinz und Kunz verpumpt. Hinz und Kunz waren in diesem Fall Händler, Kunden und Tester. Aus der Reihenfolge dieser Aufzählung wollen Sie bitte eine panische Steigerung der Gefahren entnehmen, denen das Auto bereits ausgesetzt war. Ich hätte auch eine frische Flunder kriegen können – aber ich brauchte eine für Männer, die Pfeife rauchen. So griff ich freudig zu der geschrubbten.

Sie roch abenteuerlich. Nicht nach Flunder, sondern nach Ölsardine, denn sie verbrauchte im Stand einen halben Liter Castrol pro Nacht (im Winter mehr, weil die Nächte dann länger sind).

Ich öffne also erst mal die Haube. Das ist ganz einfach: Man angelt sich aus dem Cockpit einen kräftigen Vierkantschlüssel (er ist am Kardantunnel aufgehängt) und steckt ihn in ein passendes Loch an der rechten oder linken Wagenseite. Dann dreht man ihn um und begibt sich auf die andere Wagenseite, wobei es ziemlich egal ist, ob man den Weg hinten oder vorn rum wählt – man spart im Höchsthalle zwei Minuten.

Dann steckt man den Vierkant drüben in das Loch und dreht ihn abermals rum. Nun hebt man das Auto kräftig an. Das, was stehen bleibt, ist das Chassis, was hochgeht, ist die Karosserie. Wenn beides hochkommt, haben Sie einen Fehler gemacht. Sie müssen nämlich erst noch eine Zunge lösen, die in der Mitte vor der Windschutzscheibe am Haubenrand auftaucht. Wenn die Haube dann offen ist (es ist eigentlich gar keine, sondern das halbe Auto), dann muss Ihr Anzug zur Reinigung. Die Zunge erreichen Sie nämlich nur durch eine innige Vermählung Ihres Körpers mit der Karosserie.

Sollten Sie mit diesem Auto einmal ernstlich an einem Wettbewerb teilnehmen, und Sie müssen mittendrin mal unter die Haube, dann ist – wenn Sie sie wieder geschlossen haben – das Rennen bereits gelaufen.



Jetzt ist sie erst mal offen, und ich werde für meine Mühe fürstlich belohnt. Das Auto hat Striptease gemacht, es hat fast nichts mehr an, und seine edelsten Teile liegen einladend vor mir. Die Spucke gerinnt in den Adern.

Hauteng muss die Haube über den Motor geschneidert sein, denn ich bezweifle nun, dass ich den Deckel je wieder zukriege. Der Motor quillt mir förmlich entgegen, die Ansaugluft wird in einem Gehäuse von der natürlichen Größe eines Marmeladeneimers gefiltert. Alles ist von gewaltigen Dimensionen, man könnte einen Lastzug damit bewegen. Vor meinen Augen scharren 265 ungeduldige SAE-Pferde im Ölsumpf, und ein Drehmoment von 36 mkg fletscht förmlich die Zähne.

Dass ich mir aber auch immer solche Sachen einbrocken muss! Meine Hand, die nach dem Ölstab greift, vibriert verhalten.

Ich verspreche ihr, heute nicht über „normale Geschwindigkeit bis 210“ hinauszugehen. Dann kippe ich Öl nach und mache ein harmloses Gesicht dabei, denn es haben sich bereits Leute eingefunden. In dieser Gegend findet man noch nicht allzu viele Fernsehantennen, und die Leute sind für Dinge, die sich wirklich abspielen, noch empfänglich und dankbar.

Kinder lesen den Tacho ab und verkünden in jenem Tonfall, in dem man früher an Kaisers Geburtstag zu jubeln pflegte, dass er bis zweihundertsechzig geht. Der Herr mit der randlosen Brille, der den Jubel auf „hundertsechzig“ zu berichtigen versucht, setzt sich nicht durch, ein Knabe mit hochrotem Kopf belehrt ihn brüllend eines Besseren.

Es wird nun offensichtlich, dass das Publikum einiges von mir erwartet. Meine Handflächen beschlagen, ich greife zu den alten Fahrerhandschuhen, aus denen sich notfalls ein mittlerer Ölwechsel herauswringen ließe, und streife sie über. Dann lasse ich die Karosserie wieder auf das Fahrgestell herab und mache mich mit dem Vierkantschlüssel auf en Weg.

Ich habe das Gefühl, dass mir der Herdr mit der randlosen Brille eine Lebensversicherung andrehen will, aber die Jungen boxen ihn stets wieder in die hinteren Reihen. Die besten Plätze sind hoffnungslos vergriffen. Ich möchte am liebsten wieder reingehen, mich auf den Balkon setzen und ein paar Kekse knabbern, aber ich darf jetzt nicht kneifen. Die Bengels würden es meiner Tochter erzählen...

„Pass auf beim Anfahren!“ rede ich mir ins Gewissen. „Der wischt dir hinten weg wie der Schwanz eines wütenden Alligators!“ Es gibt Autos, die schleudern im Stand, so wie es Pferde gibt, die vor lauter Ungeduld vorne hochgehen. Das hat ein Pferd einmal mit mir gemacht – aber niemand redet da von Sicherheitsgurten...

„Das ist ne Bombe!“ sagt ein Junge, der beim Rollerfahren immer durch die Zähne heult wie ein 250er Goggomobil.

Ich sage: „Ja, man kann die Teppiche sogar mit der Bürste absaugen.“ Ich glaube, meine Nerven schleifen bereits an der Bordsteinkante. Wenn ich mal ein Rennen fahre, dann muss das unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfinden – oder ich sinke bereits vom Startschuss getroffen zusammen. Ruft mich denn niemand ans Telefon?

Wenn ich jetzt ein Kännchen hätte, ich würde alles ölen, was ein Loch hat, und die Menge würde sich dann womöglich zerstreuen. Aber ich habe kein Kännchen.

Was ich plötzlich in der Hand halte, das ist der Zündschlüssel, ich werfe ihn hoch, aber er kommt prompt zurück. Das mag nun ausgesehen haben, als ob Eddie Constantin die Pistole noch einmal um den Zeigefinger wirbelt, ehe er abdrückt. Und genau das hatte ich nicht gewollt.

Durch die Leute geht jenes unvermittelte Schweigen, wie man es vom Theater her kennt, wenn das Licht verlischt und der Vorhang zu zittern beginnt.

Ich kann es dem Vorhang nachfühlen...

Die Detonation, die von den Leuten beim Druck auf den Starterknopf mit verstopften Ohren erwartet wurde, bleibt aus. Der Motor dreht ganz brav mit 650 – aber auch das Pferd hat mich damals mit der einschläfernden Naivität eines alten Ohrensessels angeguckt, ehe es vorne hochging. Ich trete vorsichtshal-

ber mal kurz drauf, und die Leute flüchten spontan hinter die Strohballen. Das stärkt mein Selbstbewusstsein erheblich.

Gang rein und ab! Ich blicke über eine lange, silbrig glänzende Schnauze auf den schwarzen Asphalt und habe beim ersten zornigen Aufwiehern der Pferde die geschrubhte Flunder im Blut. Wenn jetzt noch jemand zittert, dann kann es nur einer aus dem Publikum sein.

Der E beginnt, die Straße aufzufressen, und es erweist sich wieder einmal als segensreich, dass ich meine Wohnung mit Bedacht gewählt habe. Am Ende des ersten Ganges hört nämlich auch der Ort auf, ich gehe in den zweiten, der sich ein wenig sträubt, und nehme die ersten Kurven mit neunzig, um dann in den dritten zu gehen, der bis hundertachtzig gut sein soll. Nach sieben Kilometern bin ich bereits auf der Autobahn und endlich im vierten. Er revanchiert sich schlagartig mit 160 bei 4200.

Ho-lah! Erst mal langsam kommen lassen, das Fahrgefühl abtasten, bremsen, beschleunigen, ein paar Lenkausschläge. Oh, es ist ein Gefühl!

Der Wagen ist an meinem Hosenboden angenietet, so fest wie ich sitze, liegt er. Ich fahre nicht Auto, sondern mein Hintern hat Räder. Ich denke, und das Auto handelt so, als wäre das Auto meine Beine. Diesen Satz müssen Sie notfalls noch mal lesen. Verzeihen Sie mir diesen Stil, aber ich habe nur ihn.

Nun fahre ich mit „normaler Geschwindigkeit“, der Drehzahlmesser zeigt auf fünftausend, die Tachonadel auf hundertneunzig. Bis zweihundertzehn könnte ich ja gehen mit meiner Luft in

den Reifen, aber ich begnüge mich mit zweihundert. Es ist nichts!

Man muss nur rechtzeitig den Mützenschild nach hinten drehen, so wie es unsere Väter schon bei siebzig taten. Die Ecken des hochgeschlagenen Kragens versetzen mir fröhliche Ohrfeigen – das ist alles. Nichts sonst.

Ich habe nicht das Gefühl, schnell zu sein – ich habe genau dieses Gefühl: Ich wundere mich darüber, dass die anderen heute so langsam fahren. Ein 400er Lloyd, der mit allem, was drin ist, einem fernen Ziel entgegenrobbt, scheint langsam rückwärts zu rollen.

Und der E tut so, als absolviere er einen munteren Tag, mehr nicht. Ich habe die Kurbelfenster oben, das Verdeck unten und die Heizung auf „Volle Kraft voraus!“ So genieße ich Ende Oktober eine sommerliche Fahrt.

„Ram-ta-ta-tam“ möchte man singen, und man würde es sogar hören, denn der Wagen brüllt nicht, er zersägt die Luft, und nur das ist sein Geräusch.

Immer, wenn man ein Gefühl zum erstenmal hat, ist es am schönsten. Aber es kommt selten vor, denn so viele Gefühle gibt es gar nicht. Nun habe ich auch dieses hinter mir. Es ist das zweitschönste.

Nicht wegen der zweihundert, das sind nur zehn mehr als neulich – sondern wegen des besonderen Charmes, den diese zweihundert an sich haben. Das ist kein Ritt auf einer unrunder Kanonenkugel, das ist, als würde man wie ein Faden auf einer Wirkmaschine abgespult. Ich möchte ein endloser Faden sein.

Aber dieser und jener macht mir einen Knoten rein. Da setzt sich ein Amerikaner, den ein Belgier fährt, mit 160 vor meine Nase und hält sich für den schnellsten Mann der Welt. Nur ein Trick bringt mich an ihm vorbei: Ich falle ab auf 150 und gehe, scheinbar resignierend, nach rechts, „Aha!“ mag er denken, „der gibt auf!“. Und er begibt sich befriedigt ebenfalls zur Seite. Und nun wird aus dem E wirklich ein Jaguar, wie eine Raubkatze schnell er vor und faucht von hundertfünfzig auf hundert-



neunzig hoch, dass es nur so eine Lust ist.

36 mkg haben auf rund 1150 kg Wagengewicht doch allerrhand Einfluss, und ein Leistungsgewicht von rund 4,3 kg pro PS muss man letztlich im Gaspedal - und in der Magengegend - spüren. Beim Beschleunigen gibt der Magen Fahrstuhl-Alarm! Und es kostet nichts als ein Lächeln.

Die Nerven ruhen einsatzbereit auf Watte, und wenn man sie dann wirklich braucht, sind sie knackfrisch.

Nicht das Fahren beansprucht sie, sondern nur diese und jene Situation.

Denn keiner fährt für sich allein!

Eine leichtere Limousine, die speziell für die Partie „Blatt im Herbstwind“ konstruiert zu sein scheint, wedelt über den Strich. Ein Lastzugfahrer vermutet in dem aufkommenden silbrigen Fisch nicht mehr als einen Sonnenreflex und schwenkt auf die Überholspur. Ein MG-Fahrer will mir schnell noch entkommen und begibt sich ebenfalls auf die Linke, um an allem übrigen vorbeizustechen. Er ahnt nicht, dass es müde Spatenstiche sind, die er da tut.

Ich stelle überhaupt fest, dass man den aufkommenden Jaguar oft unterschätzt. Vielleicht sieht er von weitem wie ein Karmann-Ghia aus? Und doch, wenn er erstmal den Rückspiegel ausfüllt, gibt es spontane Seitensprünge. er sollte einen roten Strich bekommen, und ein roter Strich sollte sich als schnelles Zeichen einbürgern.

Man belästigt ja niemanden, man bittet ja nur um vorschriftsmäßiges Fahren.

Steif weht der Wind das Herbstlaub von links über die Bahn, die Bäumchen neigen sich wie Angelruten und die bewussten Limousinen zerren an den Nerven ihrer Fahrer, die den Ehrgeiz haben mögen, wenigstens hundert oder neunzig zu halten.

Nur um den Jaguar herum ist völlige Windstille, oder?

Er spult den Faden ab, unbeirrt.

Man sitzt ganz tief in ihm und überschaut ihn doch gut, denn er ist selbst zum Drauftreten niedrig. Mit dem ganz langen Arm lässt er sich nicht fahren, nur mit dem ziemlich langen. Unten an den Pedalen stimmt etwas nicht, denn der Fuß trifft das Bremspedal nie voll, sondern immer schräg rechts. Dass die Bremswirkung nicht darunter leidet, stimmt zwar, aber der Bedien genuss wird dadurch getrübt. Vielleicht ist es Gewohnheit, so wie das Schalten. Zwischen dem ersten und dem zweiten muss man eine Pause einlegen, eine halbe Sekunde, sonst kracht es.

Eine Gattungskrankheit der Flunder? Aber sie ist so herrlich schnell, sie beschleunigt so mühelos wie ein junger Hecht.

Dennoch wäre es unfair gewesen, die geschrubbte Flunder genau auszustoppen. Unfair gegen den Jaguar E und unfair gegen meine Familie. Denn die Flunder hatte ihre Tücken. In voller Fahrt machte sie Anstalten, sich zu entblößen, indem sich der Haubenschluss von selber löste oder die eine Tür, die nur mit Gewalt zu schließen war, sich freiwillig öffnete. Und am Ende einer Autobahnfahrt (Schnitt 175) waren links vorn die Profilrillen fast bis zur Leinwand durchgebrochen. Merke: Eine solche Flunder will zwar geschrubbt, aber mehr noch gepflegt und überwacht werden!

Denn 265 PS, wenn auch nur SAE, nagen fortgesetzt am Lebensnerv eines solchen Autos - wenn man sie nagen lässt.

Man sollte sie weise nutzen, es geht ganz leicht.

Man kann dieses Auto ohne viel Fingerspitzengefühl (außer beim Start, wenn sich die Pferde auf die Hinterräder stürzen)

ganz zahm fahren. Im Stadtverkehr ist der IV. Gang noch für 49 km/h gut, im III. lässt sich so gut wie alles machen, und wenn man will, dann fährt man ganz leise. Auf Wunsch brüllt die Flunder aber auf, als ob sie am Spieß hinge. Sie liegt so gut, und zwar in jeder Art von Kurven, dass es sich lohnt, dafür ein neues Wort zu prägen: Sie liegt wie eine Flunder!

Man fühlt sich in ihr so sicher wie in (fast) keiner Limousine. Sie beweist dass Reserven alles sind - PS-Reserven, Bremsreserven, Fahrwerksreserven ergeben maximale Sicherheit. Man muss ja nicht zweihundert fahren oder mehr, man soll getrost

einiges drinn lassen, was ohnehin nicht mehr auf die Straße passt, aber man wird unablässig von Befriedigung erfüllt, dass noch so viel drinn ist.

Nicht aus Snobismus, sondern mit dem Gefühl einer Hausfrau, die rechtzeitig und reichlich eingekellert hat.

Dieses Auto ist mit einer Flasche Whisky vergleichbar, mit der man einen Mann alleine lässt. Er muss entweder die Größe haben, sich zu beherrschen, sie also nicht hinunterzustürzen

– oder die Routine und die Reife, sie wirklich verkraften zu können. Ein Greenhorn söffe sich einen Katzenjammer an.

Der Jaguar E ist im Grunde der Möglichkeiten, die in ihm schlummern, nicht führer-, sondern waffenscheinpflchtig. Denn wenn man es auch nicht besonders spürt, daß man etwa hundertneunzig fährt - vergessen darf man es dennoch in keiner einzigen Zehntelsekunde!

Das Auto war silbergrau, hatte blanke Speichenräder und rote Lederpolster, einen kurzen, steifen Schaltknüppel auf dem hohen Getriebetunnel, neben dem man sich fast auf den Boden hockt, ein blindflugtaugliches Armaturenbrett und eine teleskopartig verstellbare Lenksäule.

Und ein Lenkrad aus Holz, das sich so anfühlt, wie ein Maimorgen am Lago Maggiore - so nämlich, dass man weiß, dass noch alles drinn ist in dem Tag, der vor einem liegt. Es war ein Auto, das man sogar noch mit dem Kännchen ölen durfte, ein Auto, das ich nur widerwillig zurückgab. Die Leute haben sich umgedreht, wo immer es auch fuhr oder stand, und die Mädchen an den Fußgänger-Überwegen haben mit Tricks gearbeitet, die mir den Schweiß aus den Poren trieben....

Das war schon ein Auto!

Fritz B. Busch

Herzlichen Dank an Anka Busch für die Druckgenehmigung

## Reinkarnation der Legende

Sie sind Jaguar-Fan? Sie lieben klassisch britisches Design? Sie können sich aber nicht mit der neuen „indischen“ Designlinie ihres Lieblingsautoherstellers anfreunden? Dann beginnen Sie zu sparen. Wenn alles glatt geht, könnte es im Sommer nächsten Jahres soweit sein. Der legendäre Jaguar E-Type wird neu aufgelegt. Einziger Wermutstropfen, er wird nicht Jaguar E-Type oder Jaguar XK-E (wie der Ami sagt) heißen. Der Name: Growler E2011. Herkunft: nicht das Vereinigte Königreich, nicht Indien, und auch nicht die Vereinigten Staaten, wie der Name vermuten lässt, sondern aus Schweden, vom Designunternehmen Vizualtech von Bo Zolland und dem Schweizer Designer Robert Palm. Die Finanzierung dieses Projekts stemmt ein (anonymer) Schweizer Geschäftsmann.



Technisch ist der Growler allerdings ein echter Jaguar. Unter der Composite-Karosserie verbirgt sich die Technik des aktuellen Jaguar XKR mit einem kompressor aufgeladenen 5-Liter V8-Motor. Allerdings nicht mit „nur“ 510 beziehungsweise 550 PS (wie im XKR-S) sondern wohlfeile 600 PS. Erzielt wird die Mehrleistung durch Eingriffe in die Fahrzeugelektronik. In Verbindung mit dem um 200 Kilogramm geringeren Gewicht im Vergleich zum XKR, dürften sich die Fahrleistungen und das Handling nochmal eklatant verbessern. Der Sprint von Null auf Hundert soll laut den Herstellern, in unter vier Sekunden zu bewerkstelligen sein. Die elegant-sportliche Karosserie mit der das Original zitierenden, endlos langen Motorhaube sowie dem einzigartigen Heck, basiert auf einem Chassis mit einem Karbonkern, an welchem an Front und Heck jeweils ein Rohrrahmen verschraubt ist. Diese Hilfsrahmen tragen Motor, Getriebe, Lenkung sowie die Radaufhängungen.



Der erste Growler soll im Sommer 2012 fertig sein. Geplant ist, sofern die Nachfrage reicht, eine in Handarbeit gefertigte Kleinserie. Der Preis wird sich nach der Nachfrage richten. Bleibt es bei auf Bestellung gefertigten Einzelstücken, wird dieser im Bereich von 750.000 bis 1.000.000 Million Euro liegen. Geht sich, wie erhofft, eine kleine Serie aus, könnte der Preis auf rund 500.000 Euro sinken. Ein Growler wird laut Vizualtech auf jeden Fall gebaut, der für den Schweizer Geldgeber. Dieser allererste Wagen wird allerdings vermutlich ein vielfaches des veranschlagten zukünftigen Verkaufspreises kosten. Bleibt nur zu hoffen, dass sich genügend Liebhaber finden, um in Zukunft das eine oder andere Mal eine dieser Designikonen in freier Wildbahn live erleben zu können.

Gerald Weber

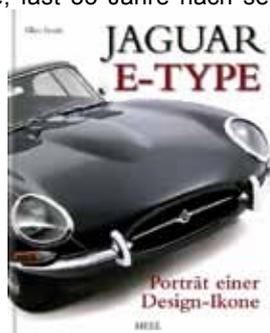
## Bücher zum Thema Jaguar E-Type

### Jaguar E-Type: Porträt einer Design-Ikone



Der Jaguar E-Type ist noch heute, fast 35 Jahre nach seinem Produktionsende, einer der markantesten Sportwagen überhaupt. Der von Malcolm Sayer gezeichnete E-Type wurde einer staunenden Welt auf dem Genfer Salon des Jahres 1961 erstmals präsentiert und ließ mit einem Schlag alle anderen Sportwagen veraltet und überholt aussehen.

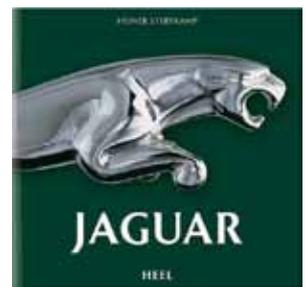
Dieses Buch ist der Design-Ikone E-Type gewidmet und beleuchtet die Hintergründe seiner Design-Entwicklung, von den Anfängen früherer Jaguar Spor-



wagen bis hin zum Erbe des E-Type, das sich noch im aktuellen Jaguar XK-Type erkennen lässt. Der kiloschwere Prachtband ist illustriert mit über 300 wunderschönen Fotos, die das Herz eines jeden E-Type-Fans höher schlagen lassen. Der kenntnisreiche Text von Fachautor Glen Smale informiert ausführlich über die interessante Design-Geschichte des E-Type. Eine Vielzahl zeitgenössischer Fotos und Prospekte lässt die Ära der 60er Jahre wieder aufleben, deren Zeitgeist der E-Type perfekt verkörpert: rassig, sexy und ungeheuer schnell. Interviews mit Designern und Werksangehörigen von einst und heute lassen die Design-Geschichte dieses epochemachenden Autos lebendig werden. Dieses Buch ist eine wahre Fundgrube gleichermaßen für E-Type-Enthusiasten, Design-Fans und an Automobilhistorie interessierte Leser.

### Jaguar - Die komplette Chronik von 1922 bis heute

Nach der sehr erfolgreichen ersten Auflage dieses ultimativen Standardwerkes zum Thema Jaguar erscheint nun die überarbeitete und um die neuen Modelle erweiterte Ausgabe. Der Jaguar-Experte Heiner Sterkamp präsentiert die interessante Geschichte der charismatischen Marke Jaguar und ihres Gründers Sir William Lyons von den bescheidenen Anfängen mit Motorrad-Seitenwagen bis hin zu den aktuellen Modellen der XK-Reihe und dem neuen Sport-Coupé, dessen Vorstellung für den Herbst 2005 geplant ist. Nach jahrelanger Recherchearbeit des Vorsitzenden des Jaguar Clubs Deutschland im Werksarchiv entstand mit den Aktualisierungen ein umfassendes Buch über die britische Nobelmarke. Nicht nur die Liebhaber der Marke mit der springenden Großkatze im Signet werden begeistert sein, angesichts der in diesem Werk präsentierten zahllosen, wenig bekannten historischen Details und der einmalig umfangreichen Bebilderung mit seltenen und vielen bisher unveröffentlichten Fotos sowie eine bis dato unerreichten Fülle an technischen Daten sämtlicher SS- und Jaguar-Modelle.



### Jaguar Coupés: 1932-2007 - 75 Jahre Luxus und Leidenschaft

Die Samtpfötigen aus Coventry haben stets einen glänzenden Ruf. Aber die wahren Wurzeln des Erfolgs liegen in der Vergangenheit. Matthias Pfannmüller erzählt die Hintergründe und spannt den Bogen vom Modell S.S.1 bis hin zum aktuellen Jaguar XK. Unterhaltsam geschriebene Texte und ein elegantes Layout macht dieses Buch zu einem wahren Genuss für Jaguar-Enthusiasten.



### Jaguar. Die komplette Markengeschichte

Im mittellenglischen Coventry entstand schon manches unvergleichliche automobile Schmuckstück. Etwa der sensationelle SS 100, der vor 70 Jahren die Tradition der Sportwagen-Schmiede begründete. Oder der Jaguar E-Type, „ein Auto für

Männer, die Pfeife rauchen“, wie der legendäre Autotester Fritz B. Busch schrieb. Der X-Type hat seine Bewährung freilich noch vor sich. Doch eines weiß Halwart Schrader schon jetzt: Nie waren die Raubkatzen auf ihren schwarzen Gummiwalzen besser und hochwertiger als heute. Nachzulesen ist dieses Fazit in seinem glänzend geschriebenen Jaguar-Buch, das nun in einer überarbeiteten und erweiterten Nachauflage wieder in den Handel gelangt - natürlich aktualisiert um die neuesten Entwicklungen der Ford-Tochter. Auch wenn es um die aktuellsten Entwicklungen im Rennsport geht, lässt dieser Prachtband keine Frage offen: Dieser „Schrader“ ist Bilder- und Lesebuch, Chronik und Dokumentation zugleich.



xxxxx

probieren, was der Wagen alles kann. Vollgas 120 km/h, das kann doch keine Jaguar Leistung sein! Offensichtlich schaltete das Getriebe nur bis zum 2. Gang hoch. Also zu einem Borg Warner Getriebespezialisten. Dieser testete und bastelte wochenlang an dem Wagen herum, nahm mir eine Menge Geld ab und meinte „jetzt klappt alles.“



Nach einigen Wochen kam ich endlich dazu selbst zu testen. Mit dem unbefriedigenden Ergebnis, dass die 268 PS nicht in die Bauart-Geschwindigkeit umzusetzen waren. Bei meiner Urgenz beim Borg Warner Getriebespezialisten erhielt ich die Antwort: „am Prüfstand arbeitet das Getriebe einwandfrei, vielleicht liegt es an der Hinterachsübersetzung, oder ist der Tacho nicht umgestellt und die angezeigten 120 km/h ist die Geschwindigkeit in Meilen“. Also wieder zu einem anderen Mechaniker, Getriebe Ausbauen, Überprüfen, Einstellen, --no, und wenn wir schon dabei sind machen wir den Motor auch gleich. Pleuellager, Kurbelwellenlager u.s.w. Wieder eine Lawine an Kosten. Die Probefahrt lieferte wieder kein befriedigendes Ergebnis für mich.

Wer kann helfen in der Not? Der Jaguarspezialist vom COVC – Manfred. Er sprach: „Der Trottler von Mechaniker hat bestimmt die Steuerblöcke im Getriebe falsch eingebaut. Er hat so viel Geld genommen, er soll das in Ordnung bringen. Einen Jaguar der nicht mindestens 180 km/h geht, gibt es nicht!“



Ich ging wieder zurück zum Mechaniker und bewegte diesen mit Klagsandrohungen dazu, das Auto ordentlich gangbar zu machen. Nach weiteren 3 Wochen bekam ich den Wagen zurück, teste ihn und --oh Wunder! Er läuft 170 km/h . Noch schneller traue ich mich wegen der alten Reifen und eines drohenden Führerscheintzuges nicht zu fahren.

Viel Aufwand für ein bisschen mehr Geschwindigkeit, aber man will doch alles perfekt haben. Oder?

Nun ist die Welt wieder in Ordnung und ich kann meinen Liebling für die kommenden Sommerausfahrten mit Höchstgeschwindigkeit wieder in Betrieb nehmen.

Franz Jakob



...die Produktionsstätte des E-Type

## Wie schnell geht ein Jaguar E ?

Ein Jugendtraum von mir war ein Jaguar E Type. Am Schulweg schaute ich mir jeden geparkten E Type an. Ich war von der Form, der langen Kühlerhaube und dem gesamten Design begeistert. Damals konnte ich mir dieses Fahrzeug nicht leisten. Dann kamen die Familie, der Beruf und der Hausbau. Alles Dinge, welche wichtiger waren als ein Traumauto. Ich hatte jedoch den E Type nicht vergessen. Die Anschaffung hatte ich immer nur aufgeschoben.

Im Jahr 1984 ging ich wieder einmal auf Autosuche und kaufte eine Jaguar 3,8 S Limousine, da diese viel billiger zu haben war als ein E Type. Nun hatte ich Blut geleckt.

Im Jahr 2000 fand ich in Oberösterreich einen für mich erschwinglichen E Typ Serie II 4,2lt 2+2 Coupé.

Der Wagen war aus USA importiert und hatte ein Automatikgetriebe. Ursprünglich war er Weinrot lackiert, dann wurde er schon von meinem Vorbesitzer Silbermetalllic umlackiert.

Der Wagen lief zu meiner Zufriedenheit, tadellos, alles funktionierte, bis zur ersten großen Überlandausfahrt. Ich wollte aus-

## Normans Nachtfahrt

Die Art und Weise wie Jaguar vor 50 Jahren seinen neuen E-Type in Genf präsentierte, ist längst Legende. Genau wie das Auto selbst: eine Ikone der Swinging Sixties. Eine Premiere dürfte den abgeklärten Westschweizern dennoch besonders in Erinnerung geblieben sein: Am 15. März 1961 präsentierte der Jaguar-Chef Sir William Lyons im Hotel Parc des Eaux Vives am Ufer des Genfer Sees vor rund 200 Journalisten ein neues Sportwagenmodell - den E-Type.

### Express-Überführung nach Genf

Den ganzen Tag lang hat Norman Dewis, der Chef-Testfahrer von Jaguar, auf dem Versuchsgelände der Motor Industry Research Association (MIRA) bei Nuneaton in Mittelengland mit dem E-Type seine Runden gedreht. Der Roadster mit dem Kennzeichen 77 RW hat gerade einen ersten Test der Zeitschrift „The Motor“ hinter sich und soll an jenem 15. März 1961 auf der Strecke durchgecheckt werden.

Während der Bremsentests am Nachmittag wird Dewis heringewunken, sein Chefingenieur Bill Heynes teilt ihm lapidar mit: „Du musst dieses Auto bis morgen früh, 10 Uhr, nach Genf bringen. Wir überprüfen ihn noch kurz – hier ist schon mal dein Ticket für die Fähre in Dover. Soll ich dir noch was zu essen besorgen?“ Dewis zögert nicht lang: „Okay, aber ich muss kurz nach Hause und ein paar Sachen holen.“ – „Nicht nötig“, kommt als Antwort, „wir waren schon bei deiner Frau, haben ihr alles erklärt und sie hat deine Tasche gepackt“.



Und Norman Dewis schaffte es. Quer durch Frankreich bis an den Lac Lemman raste der begnadete Rennpilot und sein Durchschnittstempo dürfte dem bei der Mille Miglia 1952 nicht unähnlich gewesen sein. Damals gewann Dewis an der Seite von Stirling Moss das berühmte Straßenrennen zwischen Brescia und Rom.

Die Eile kam bei Jaguar vor 50 Jahren nicht von ungefähr. Auf dem Genfer Autosalon präsentierte der britische Luxuswagenhersteller damals mit zwei Fahrzeugen erstmals die neuen Straßenversionen des E-Type. Potenzielle Kunden konnten sich am Messestand Tickets besorgen und dann auf dem Beifahrersitz neben dem Rennfahrer und PR-Chef von Jaguar, Bob Berry, einen kleinen Trip in die Berge über Genf unternehmen. Womit die Jaguar-Manager jedoch nicht gerechnet hatten: Das Interesse war überwältigend, das E-Type-Coupé stand kaum eine Minute still und trotzdem bildeten sich lange Schlangen.

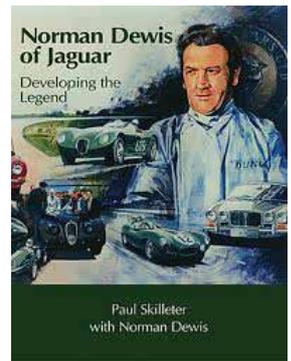
Ein weiteres Modell musste also her – und das sollte Norman Dewis in einer Nachtfahrt herbeischaffen. „Nachdem wir die Messinstrumente von der Testfahrt abmontiert hatten, fuhr ich so gegen 17:45 Uhr aus dem Werk in Coventry und schaffte es auf die 22-Uhr-Fähre“, erinnert sich der heute 90-jährige Dewis. „Nun ja, es war damals noch nicht so viel Verkehr unterwegs wie heute.“ Auf dem Kontinent schaffte er knapp 30 Kilometer, dann musste er sich erst einmal 320 Kilometer lang durch



dichten Nebel kämpfen. „Danach lief es bestens, der Verkehr war spärlich und ich bin 20 Minuten vor der Zeit in Genf angekommen.“

Immerhin: Ein wenig Beifall gab es, als Dewis aus dem Roadster stieg – aber keine Pause. Es wurde nur schnell der Tank gefüllt und der Wagen frisch bereift, dann durfte Dewis damit beginnen, Passagiere über die Bergstrecke zu fahren. Am ersten Tag ließ Jaguar es noch locker angehen. Doch dann entwickelte sich schnell ein Wettbewerb mit den anderen Ausstellern, die auf der gleichen Strecke unterwegs waren – unter anderem Mercedes, Ferrari und Alfa Romeo. „Wir fragten unsere Passagiere, ob sie lieber schneller oder langsamer unterwegs sein wollten“, erzählt Dewis: „Mit einigen habe ich schon etwas Mitleid gehabt. Sie sahen ganz schön durchgeschüttelt aus, als sie wieder ausstiegen.“

Das damals in Genf präsentierte graue Coupé hatte die Schweiz danach nie wieder verlassen. Heute ist der erste E-Type im Besitz von Jaguar-Sammler Christian Jenny. Bei der Restauration des Prachtstücks erlebte er eine erste Überraschung: «Man fand Hinweise, dass dieses Modell ursprünglich für ein Leben als Cabrio bestimmt war.»



Herbert Fischer



## Wie ich zu meinen Jaguar E-Type gekommen bin

Ich arbeitete damals als Geschäftsführer in einem Irish Pub in Wien Mariahilf, natürlich lernt man in der Gastronomie sehr viele Menschen kennen und jeder für sich ist einzigartig, so wie einer meiner Lieblingsgäste, der Clemens.

Er erzählte mir von seinem Leben und ich ihm von meinem und so kamen wir eines Tages auf seinen alten Jaguar zu sprechen.

Anfangs interessierte mich dieses Fahrzeug überhaupt nicht und noch dazu konnte ich ihm nicht folgen, da ich einen Jaguar E-Type gar nicht kannte. Der Wagen war älter als ich, sozusagen vor mir gebaut!

Er sagte mir, dass er das Auto gerne verkaufen würde, allerdings nicht irgendjemandem, sondern er wollte, dass das Auto in ordentliche Hände kommt, denn es verband auch ihn mit einer besonderen Geschichte und vielen unvergesslichen Erinnerungen. Da er selber aber nicht mehr in der Lage war, für den Wagen Sorge zu tragen, war ein Verkauf unumgänglich.

Also versprach ich ihm, mich um diese Angelegenheit zu kümmern, da ich einige kenne, die mit dem Autoan- und verkauf ein Zubrot verdienen, jedoch war das ganze nur so eine so lala Geschichte und nicht wirklich ernst.

Am nächsten Tag stand eine Motorrad-Tour am Programm. Mein Chef, ein Geschäftsführer von einem Partnerbetrieb und ich fuhren unsere große Runde, als wir in Unterschützen im Burgenland in einen Platzregen kamen und Unterschlupf in einer KFZ Werkstatt suchen mussten. Als wir uns von den nassen Sachen befreit hatten, sahen wir in der Ecke ein zugedecktes Auto stehen.

Ich fragte den Werkstattbesitzer, was sich darunter verbirgt, er antwortete: „Ein E-Type!“

Der Besitzer zeigte uns voller Stolz das Auto und ich wusste nun endlich, was ein E-Type ist.

Darauf gab es nur einen Gedanken: „So ein Auto muss ich haben!“

Als der Regen nachgelassen hatte, fuhr ich sofort in unser Pub und mein Gast Clemens saß wie gewohnt an der Bar, trank sein Bier und studierte die Zeitungen. Ich ging hin zu ihm und sagte: „Ich kaufe den Jaguar, aber für mich selbst!“

Also beschloss ich, ohne meine bessere Hälfte zu fragen, mir einen Jaguar E-Type zu kaufen und ohne zu wissen, worauf ich mich da eigentlich einließ. Aber Mut und einen leichten Hang zum Risiko hatte ich schon immer. Über den Preis wurden wir uns nach einem durchzechten Abend einig und so nahm die Geschichte ihren Lauf.

Tage nach unserem Geschäftsabschluss, meine bessere Hälfte hatte gerade angefangen, wieder mit mir zu sprechen, da sie wegen meines (angeblich) unüberlegten Kaufs etwas verstimmt war, holten wir gemeinsam den Jaguar ab.

Wir öffneten die Garage, und ab diesen Zeitpunkt muss es zwischen dem Jaguar und meiner Uschi gefunkt haben, anders könnte ich das nicht erklären. Wir schoben das etwas verschmutzte Prachtstück heraus und verluden es auf den Anhänger und brachten ihn zu einem Freund in die Garage. Den Nachhauseweg werde ich nie vergessen, denn als wir mit dem Jaguar am Anhänger durch Wien fuhren, drehte sich ein jeder um und einige hoben auch achtungsvoll die Hand. So etwas habe ich nur bei sehr hübschen und leicht bekleideten Frauen oder teuren Sportwagen zuvor gesehen, aber nicht bei einem 35 Jahre alten Auto! Damals unvorstellbar für mich.

Am nächsten Tag machte sich mein Schulfreund sofort an die Arbeit, das Ding anzustarten, denn er wollte unbedingt den Spruch eines Zwölfzylinders hören. Nachdem er das Öl und den alten Sprit getauscht und die Zündkerzen gesäubert hatte, starteten wir den mittlerweile liebevoll genannten Jagi und wir staunten nicht schlecht, was der alte Engländer unter seiner Haube hervorbrachte.

Kurzerhand beschlossen wir, den Jagi zu restaurieren, was aber zunächst im Sand verlief, da die Teile ohne fachliches Wis-

sen nicht leicht zu bekommen waren und wir eigentlich keine Ahnung von dieser Materie hatten.

Ich war zu diesem Zeitpunkt, etwa ein halbes Jahr nach dem Kauf, mit den Nerven so weit am Ende, dass ich den Jagi verkaufen wollte, nur meine Uschi nicht, sie hatte sich doch tatsächlich in den alten Knaben verliebt!

Aber da kam ein anderer Stammgast ins Spiel, und zwar der Cider-Kurt'l. Er sagte, dass sein Arbeitskollege mehrere solcher Engländer herumstehen habe und er mich mit ihm zusammenführen könne.



Gesagt, getan meldete sich Tage später sein Kollege Siebert bei mir, ein erfahrener Oldtimer-Enthusiast, der mich ermutigte, nicht aufzugeben und den Wagen wieder auf die Räder zu bringen.

Er brachte mich zum C.O.V.C, einem sehr netten Oldtimerclub in Wien. Dort lernte ich den Jaguarspezialisten Manfred kennen, der sich dann in mühevoller Kleinarbeit mit seinen Freunden Johann, Nelson und Michi meines Jagi's annahm und komplett restaurierte, so dass er das ist, was wir heute bewundern können.

*Johannes Strutzenberger*

[www.e-type.at](http://www.e-type.at)

## Jerry und Jeremias

Er heißt wie sein Besitzer „Jeremias“, ist schwarz und hat „rote Polster“. Aufgrund eines Lektoratsfehlers wurde jedoch im Laufe der Zeit ein roter „Jaguar-Zweisitzer“ daraus.

Im „5. Jerry Cotton-Fall“, erschienen im Bastei-Kriminalroman



Nr. 83 „Ich - gegen ihn“ aus dem Jahr 1954, begann die jahrelange, innige Beziehung zwischen Jerry Cotton und seinem Wagen. Zuerst fuhr Cotton einen Jaguar XK 150, dann einen E-Type. Als dieser bei einem Einsatz in die Luft flog, wechselte der FBI-Agent zum Nachfolger XJ-S. Als der nach einem Unfall schrottreif war, kehrte er zum E-Type zurück, um sich ab Band 2.217 erneut zu verändern und ab 1999 das jüngste Modell, den XKR zu fahren.

Ganz im Gegensatz dazu setzten die Filme, die zwischen 1965 und 1968 erschienen, auf den Klassiker, aber da die ersten in Schwarz-weiß gedreht wurden, war die äußere Erscheinung des Autos nebensächlich. Erst der vierte Film entstand in Farbe.

Nach Aussagen von Produktionsleiter Bernd Burgemeister wurden im Laufe der acht Filme elf Jaguar-Modelle verbraten. Man hatte die Kosten anderweitig reduziert, um das Budget einzuhalten. Schließlich musste man sich ein zwölftes Auto bei einer Hamburger Prostituierten leihen und den Wagen schieben, da die Dame verständlicherweise Angst um ihr Gefährt hatte.

In der Neuverfilmung 2010 wirkt zunächst ein silberner XKR mit, doch im Laufe der Handlung klaut sich Cotton seinen geliebten Jaguar E. Mit den Worten „Ich bin ein Jaguar-Mann“, stürzt er sich auf einen roten E-Type. Ob der allerdings „Jeremias“ heißt, bleibt ungewiss.

*Herbert Fischer*

## Wolfgang Nowotny und sein E-Type

Jaguar E-Type, dass war für mich immer Faszination. Schon beim Übergang vom Kind zum Jugendlichen stierte ich mir die Augen aus dem Kopf, wenn ich eines dieser faszinierenden Geschöpfe sah.

Geschöpfe deshalb, weil es mich eher an etwas Lebendiges erinnerte und nicht an ein schnödes Auto. Zugegeben, für mich gab's nur einen „E“. Unwissend über Serie 1, 2 und 3 konnte ich die Unterschiede weder erkennen noch deuten. Eine Vision platzierte sich in meinem Gehirn: Solch ein Auto willst und musst du unbedingt einmal besitzen.

Traumes angelegt. Dann zwanzig Jahre später war es endlich soweit. Es war einer dieser seltenen Stunden in denen ich Inse- rate so einfach „just for fun“ las und ihn entdeckte. So sollte er sein: Rot, innen beige, Serie 3, Roadster.

Aufgeregt und ungläubig las ich die Beschreibung mehrmals durch. Irgendwann gab ich mir einen Ruck und schrieb den Verkäufer an. Dabei stellte sich heraus, er war ein junger Mann der diesen Traum bei einem Preisausschreiben (!) gewonnen hat. Nach oftmaligen Emailverkehr wurde der Entschluss gefasst, dass Auto muss ich sehen. Auf nach Hannover. Angekommen blinzelte mir der Jaguar E-Type zu: Kauf mich, ich bin dein neuer Gefährte. Bestärkt zu diesem Kauf hat mich ein rasch organisierter Gutachter. Die rosarote Brille und die Herzchen in den Augen taten das übrige. Selbst ein ADAC Einsatz, der beim Nachhausefahren notwendig war, konnte die neue Liebe nicht erkalten lassen.

10 Jahre besitze ich nun diesen Traum auf vier Rädern. Auch meine Brigitte, die am Anfang dem Ganzen sehr skeptisch gegenüberstand, hat ihre Meinung in der Zwischenzeit mehr als geändert. Von der anfänglichen Ablehnung ist es vielleicht nicht zur großen Liebe, aber zumindest Zuneigung geworden. Gott sei dank sonst hätte ich an diesem Auto sicher nicht soviel Spaß. Der Jaguar E-Type ist nicht das perfekte Auto. Immer wieder zeigt er sein teilweises divenhaftes Verhalten. Auf der anderen Seite ist er ein robuster und kerniger Geselle der wesentlich besser ist, als sein (zu unrecht schlechter) Ruf. Sicher nicht hinderlich ist, wenn man die ÖAMTC Leute mit dem Vornamen kennt, da so die Heimfahrt benzinsparend (Huckepack) erfolgen kann.

All diese kleinen Problemchen haben mir die Freude nicht vermiest und die Entscheidung dieses Fahrzeug zu kaufen habe ich nie bereut. Auf Veranstaltungen ist mein Jaguar E-Type immer gerne gesehen und auch im Straßenverkehr wird von wildfremden Menschen der Daumen nach oben gezeigt, oder an der Ampel ein kurzes Gespräch gesucht. Ich bin sehr stolz dieses Auto besitzen zu dürfen und freu mich auf die nächsten Jahre.

*Wolfgang Nowotny*



Nun gingen die Jahre ins Land und diese Autos verschwanden langsam aber sicher von der Strasse. Das gedankliche Bild verblasste zunehmend, war aber immer präsent. Nun einige Jahre später, schon erwachsen, begann mein Interesse an Oldtimern. Das Lesen von Oldtimerliteratur, der Besuch von Oldtimermessen lies meinen Jugendtraum wieder aufleben. Selten, ja schüchterne Gespräche mit Besitzern ließen den Wunsch so ein Auto zu erwerben aufleben. Viele von Euch können sich vorstellen, dass der berufliche Werdegang, eine eigene Wohnung und Familie, im Vordergrund standen. Trotzdem wurde der Entschluss gefasst: ein Sparbuch wird für den Erwerb des



**Die am COVC-Stand in Tulln ausgestellten Autos und deren Besitzer:**



Jaguar E-Type Serie 1, 2+2, Bj. 1968, 2002 komplette Restauration. Besitzer Alexander Siemer.



Jaguar E-Type, Serie 1, Coupe, Bj. 1966, komplett restauriert. Besitzer Nelson Arsenis.



Jaguar E-Type, Serie 2, Roadster. Besitzer Mag. Walther Wawronek. Sieger 1000 Minuten Klassik, 3. Platz Ennstal Klassik, 3. Platz Alpenfahrt etc.



Jaguar E-Type Serie2, 2+2, Bj. 1969  
 Besitzer Franz Jakob.  
 1965 1. Besitzer ausgeliefert an John Coombs (Coombs & Sons Ltd., Jaguar-Händler und Rennstallbesitzer), Guildford (Surrey, GB)  
 1965 Zulassung mit dem Kennzeichen KPH 4C (KP = Guildford, C = Erstzulassung 1965)



Jaguar E-Type Serie 3, Bj. 1974, US Modell  
 Besitzer Wolfgang Nowotny



Jaguar E-Type Serie 3, 2+2, Bj., 1971





Jaguar E-Type Serie 1 Roadster, Bj. 1967  
Besitzer Christian Englisch.



Jaguar XK 8, Coupe  
Besitzer Dr. Georg Braune



Jaguar E-Type S3 2+2, Bj. 1971,  
Besitzer Johannes Strutzenberger



Jaguar E-Type, Lightweight, Bj. 1963, 980 kg, 340 PS



Jaguar XJS, Cabrio, Bj.  
Besitzer Bernhard Jakob



Jaguar XK 150, Cabrio, Bj. 1958  
Besitzer Otto Goschenhofer

## Jaguar XJS (1975-1996)

### Schweres Erbe

Der XJS war für Amerika erdacht und gemacht. Zu einer Zeit, als das dortige Komfort- und Sicherheitsbewusstsein zur Höchstform aufblühte. Ausladende Rammzonen waren Pflicht, ein Cabrio-Verbot wurde heiß diskutiert. Deshalb die fetten Autoscooter-Stoßfänger, die sonst nur hässliche US-Versionen dieser Ära schmückten. Deshalb der lange Verzicht auf eine offene Variante. Insgesamt Vorgaben, die den XJS zum einzigen Jaguar ohne echten Stallgeruch machen, und zum amerikanischen aller europäischen Autos seiner Zeit.



Der Anlasser entlockt dem Triebwerk ein sanftes Säuseln. Selbst bei höheren Touren erklingt nicht mehr als das Rauschen eines Absauggebläses. Automatikhebel auf D, Gas geben, Fahrwerk fühlen - und still genießen. Lenkung plus Bremsen plus Geräusch abzüglich des flachen, engen Innenraums - kein Zweifel: Heraus kommt der seidige Charakter der Limousine.



Lautlos nimmt der XJS Fahrt auf. Ab Tempo 80 werden verhaltene Geräusche wahrnehmbar: erst von den großspurigen 225er-Reifen, dann von leichten Luftwirbeln an den Fenstern. Selbst bei 180 ändert sich an dieser Komposition wenig. Dabei genießt der Fahrer den Duft des Leders, die lässige Sitzposition hinter der langen Haube, das Ambiente klassischer Armaturen und edler Hölzer. Man fährt nicht - man schwebt und schweigt. Wer angesichts dieser Qualitäten dem E-Type nachweint, sollte sich eines bewusst machen: Der Mythos war zum Ende seiner Laufbahn derart fett, servounterstützt und gemütlich geworden, dass die rabiate Form nicht mehr passte. Der XJS hingegen bietet dank zaghaft weiterentwickelter Technik eine durchaus vergleichbare Fahrkultur. Und bei ihm stimmt die Aufmachung. Auch im Vergleich mit zeitgenössischen Luxus-Coupés machte er meist eine gute Figur. Ende der Siebziger wurde er vor allem

am Porsche 928 gemessen. Die Bilanz aus Sicht des Jaguar: mehr Stil, höhere Fahrleistungen, sogar bessere Aerodynamik.

### XJS Modellgeschichte:

Der Jaguar XJS startete 1975 als Sechszylinder (3,4 Liter, 163 PS; bis 1977 gebaut) und V12 (5,3 Liter, 289 PS).

1981 kamen der Vierventil-Sechser mit 3,6 Litern und 228 PS sowie der 295-PS-V12.

Zwei Jahre später gab es mit dem XJ-SC wieder einen offenen Jaguar - wenn auch mit festen Seitenscheiben.

1988 debütierte der Convertible als Vollcabrio.

1991 erfolgte ein Facelift, der V12 war nun auch als Sechsliter mit bis zu 330 PS zu haben. Der Sechszylinder als 4,0 Liter mit 223 PS.

Der letzte XJS lief im März 1996 vom Fließband.

Modell	Jaguar XJS 4,0
Zylinder	V6
Hubraum cm <sup>3</sup>	3980 cm <sup>3</sup>
Leistung (Drehzahl)	163 kW (223 PS) bei 4750/min
0-100 km/h	7,9 s
Getriebe	Viergangautomatik
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Länge/Breite/Höhe (mm)	4764/1793/1254
Bereifung	225/60 VR 15
Verbrauch	12 - 21 l Super /100 km

Franz Jakob

## Der Vorgänger des E-Type

### Jaguar XK 150

Der Jaguar XK 150 war ein Sportwagen, den Jaguar 1957 als Nachfolger des Jaguar XK 140 auf den Markt brachte.

Einen Jaguar XK 150 oder 150S in den späten 50er Jahren zu besitzen, zeugte von einer einzigartigen Stilsicherheit. Dieser bis dato schnellste, in Serie gefertigte Jaguar brauchte sich nicht um einen Mangel an Nachfrage sorgen; vornehmlich junge Berühmtheiten wollten sich mit ihm schmücken. Den guten Ruf den Jaguar zu dieser Zeit inne hatte, verdiente sich die Marke hauptsächlich durch ihre erfolgreichen Rennaktivitäten. Seit 1951 gewannen Jaguar-Sportwagen die 24-Stunden von Le Mans, davon drei in Folge bis 1957.



Die Modelle Jaguar XK 150 FHC (Fixed Head Coupé) und DHC (Drop Head Coupé) hatten, wie die Vorgänger, einen Sechszylinder-Reihenmotor mit 3442 cm<sup>3</sup> Hubraum und 193 oder 213 PS. Über ein Viergang-Getriebe, Overdrive als Op-

tion, wurden die Hinterräder angetrieben. Auf Wunsch war auch ein BorgWarner-Automatikgetriebe erhältlich. Der Motor verhalf dem Wagen zu einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Ab 1958 gab es das Modell XK 150 S. Sein Motor wurde mittels eines dritten Vergasers auf 254 PS gebracht und beschleunigte das Fahrzeug auf 215 km/h. Ab Anfang 1959 wurden alle Varianten auch mit auf 3781 cm<sup>3</sup> Hubraum aufgebohrter Maschine und 223 PS, der 3.8 S mit 267 PS (Höchstgeschwindigkeit 215 km/h) geliefert. Der XK 150 war eines der ersten serienmäßig mit vier Scheibenbremsen ausgestatteten Fahrzeuge.



## Inhaltsverzeichnis

Die Geschichte des Jaguar E-Type	1
Editorial	4
JAGUAR E TYPE – „WHISKY PUR“	5
Reinkarnation der Legende	7
Bücher zum Thema Jaguar E-Type	8
Wie schnell geht ein Jaguar E ?	9
Normans Nachtfahrt	10
Wie ich zu meinen Jaguar E-Type gekommen bin	11
Jerry und Jeremias	11
Wolfgang Nowotny und sein E-Type	12
Die am COVC-Stand in Tulln ausgestellten Autos	13
Jaguar XJS (1975-1996)	15
Der Vorgänger des E-Type	15



teilige Panorama-Windschutzscheibe, der entfallene Hüftschwung, die durchgehende Stoßstange hinten und die Jaguar-Figur auf der Motorhaube. Ab 1958 wurde auch wieder der zweiseitige Roadster OTS (Open Two Seater) angeboten, der nun erstmals über Kurbelscheiben an den Türen verfügte. Der XK 150 war in den Farben carmen-rot, rot, weinrot, imperialkastanienbraun, schwarz, cornish-grau, nebelgrau, perlgrau, weiß, cotswold-blau, indigoblau, sherwood-grün und britisch racing-grün erhältlich.



Bis 1961 wurden 1300 Roadster OTS, 3457 Coupés FHC und 1893 Cabriolets DHC hergestellt, davon entfielen auf den XK 150 S 888 Roadster, 199 Coupés und 104 Cabriolets. Im März 1961 wurde das Modell XK 150 vom Jaguar E-Type abgelöst.

Herbert Fischer

Das Fachmagazin  
für Jaguar- und  
Ferrari-Fans  
in Österreich  
und der Schweiz

## City Copy Service

Gudrunstr. 16a, 1100 Wien  
Tel: 604 87 55  
Fax: 604 87 55 - 55  
E-Mail: [ccsno@pan.at](mailto:ccsno@pan.at)  
Web: [www.citycopyservice.at](http://www.citycopyservice.at)

## Impressum

Herausgeber: COVC  
A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4

Redaktion: Herbert Fischer

E-Mail: [herbert.fischer@covc.at](mailto:herbert.fischer@covc.at)

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien  
[www.covc.at](http://www.covc.at)